



①アッパーパフォーマンスロッドは三角形に結ばれ剛性を確保。②トランク内にアッパーパフォーマンスロッドが通る。③フロントサブフレーム基部を固めるサスペンションメンバー強化ブレース。④2本のサスペンションメンバー強化ブレースはリヤサブフレームとボディを締結。



②



③



④



⑤



⑥リヤサブフレーム基部とボディを締結するロアボディ強化ブレース。純正は2ピースだが、トムスは高剛性の1ピースだ。⑦フロアトランク中央を固めるボディ強化ブレース。体幹の補強がステアフィアールを向上させる。



⑦

⑦車高調整、減衰力調整が可能なトムス・レーシング・サスペンションキット。⑧ホイールは今回からENKEIのRacing GTC01を装着。マルチスポークの形状をはじめとして、スーパーGTからのフィードバックが数多く含まれている。



⑧

今月のTOM'S装着パーツ

①アッパーパフォーマンスロッドフロント	3万2000円
②サスペンションメンバー強化ブレースフロント	1万6000円
③サスペンションメンバー強化ブレースリヤ	1万8000円
④アッパーパフォーマンスロッドリヤ	1万9000円
⑤ロアボディ強化ブレースリヤ	3万円
⑥ロアボディ強化ブレースフロント	1万3000円
⑦TOM'S Racingサスペンションキット	27万円/4本
⑧ENKEI Racing GTC01 ⑨19×9.5J+42 ⑩19×10J+22	

※価格はすべて税別



Lexus RC F Tuned by TOM'S

Vol.3

REPORT●吉田拓生 (Takuo Yoshida) / PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori) / 田村 弥 (Wataru Tamura)

さらなる剛性アップに着手。

レクサスRC Fは高いスポーツ性能を備えたモデルであるのは間違いない。しかし市販車の宿命である汎用性も同時に与えられているため、サーキット走行においては、更なる剛性アップにより楽しさを増すだろう。トムスはより戦闘力を高めるボディ補強に着手。その全貌を報告する。

ボディ補強&足まわりを変更!

メーカーが車両を開発する時、アシの硬さとボディ剛性はセットで考える。車高を低め、ダンパー&スプリングをアップグレードして運動性能を上げた場合、相応のボディ補強は不可欠となる。外観からは窺い知れない足まわりとボディの補強だが、その効果は絶大だ。



工 アロを装着しマフラーを交換したことで大幅なタイムアップを果たした前回のレポート以降も、トムスによるレクサスRC Fのコンプリート・チューニングは継続されているが、外観はほぼ完成の域に達しているが、中身はまだノーマルに近いのである。

今回のレポートでは新たなパーツを装着し、サーキットアタックの前に公道でチェックをすることになった。装着パーツはトムス製のダンパー&スプリングと、足まわりの動きをより正確にするべく、合計6本のボディ補強パーツが車体に組み込まれる。強化されたサスペンション・システムとボディ補強は、セットで組み込むことでより効力を発揮するという考え方である。

今回のレポートでは新たなパーツを装着し、サーキットアタックの前に公道でチェックをすることになった。装着パーツはトムス製のダンパー&スプリングと、足まわりの動きをより正確にするべく、合計6本のボディ補強パーツが車体に組み込まれる。強化されたサスペンション・システムとボディ補強は、セットで組み込むことでより効力を発揮するという考え方である。

これらの補強パーツはリヤのパフォーマンスロッドを除けばノーマルのRC Fにも装着されているもの。だが純正装着のパーツはスチール製の簡素なものがほとんどなので、トムスではより剛性を高める形状を追求し、オーバル断面のパイプを多用しつつブレースやパフォーマンスロッドを製作している。これらの補強パーツは純正品が取り付けられていたのと同じボルト穴に固定されており、車体への改造が必要となるのはリヤのパフォーマンスロッドだけ。それもカーベットに僅かな切れ目を入れるだけですっきりとインストールできるようにしている。

一方、足まわりに奢られるのはトムス・レーシング・サスペンションキットで、ダンパーはシングルチューブの車高調整タイプ。減衰力は前

後20段ずつのきめ細かい調整が可能になっている。

車高はノーマルの時より若干低められているが、それでもロードクリアランスはしっかりと確保されているので実用上は問題なさそうだ。

装着タイヤはこれまで通り19インチ径のブリヂストンのRE71Rだが、今回からホイールはENKEIのRacing GTC01が装着されている。このホイールはスーパーGTでトムスが走らせている2台のマシンに装着されているものと同じデザインを採用しており、よりレーシーな雰囲気纏められている。

世田谷のトムス本社から試乗を始める。すぐに車体の変化が感じられた。ステアリングフィールや足まわりから伝わってくる諸々の感触がまるで違っていたのだ。まるで車重が200kgほど重いドイツ車に乗っているような重厚感なのである。

今回の足まわり変更によってパネレートはアップグレードされているが、それ以上にボディ剛性がしっかりと高められているので、乗り心地がしっとりとしたものになっている。トムス製のダンパーも、若干短いストロークの中で、車体の微振動から大きな入力までを一貫してフラットにいなしてくる。これまではサーキットのタイムばかりで評価していたトムスのRC Fだが、そのポテンシャルは上質なロードカーとしても十分に通用するものになっている。

テアリングの切り始めから微塵の遅れもなく始まるきれいなダイヤゴナルロールを体感できた。タイヤのサイズ自体はこれまでと同じだが、新装着のホイールの関係で僅かにオフセットが張り出したこと、そしてサスペンション・システムが変わったことで車高が落ち、減衰もアップグレードされたことで、コナリングにも変化が表れているのだ。

トムス・チューンのレクサスRC Fは予想以上の出来だった。同時に、ノーマルのRC Fのドライフィールがフ

アナティックに感銘をもたらさない理由も浮き彫りになってくる。ノーマルは「しなやか」といえば聞こえがいいが、ボディ剛性もそこそこ、だからアシの煮詰めもそこそこ留められているというわけだ。もちろんレクサス・ディーラーに行くと、RC Fにひと惚れしてしまったオジサンであればノーマルで充分だと思っ。けれど他のハイパフォーマンスカーに比肩する1台としてRC Fに乗りたいたいのであれば、トムス製のスパイスを振りかける必要があるということである。

公道チェックの結果は上々。あとはホームコースである富士スピードウェイにおいてさらなるタイムアップを期待するだけだ。

高速道路では前回のレポートで平川選手がコメントしていた安定感の高さをしっかりと体感することもでき、コーナリングに関してもス



車体の下縁を固めるエアロと低められた車高が動的なポテンシャルの高さを予感させる。ボディ剛性向上の効果は走りのみならず乗り心地の向上にも貢献している。調整ダイヤルでダンパーの減衰を下げるとしっとりとしたフィードバックを楽しめた。